Comisión de Defensa Nacional
Carpeta Nº 3980 de 2004

Versión Taquigráfica N° 2600 de 2004

AUTORIZACIÓN DE INGRESO Y SALIDA DE EFECTIVOS MILITARES POR CONMEMORARSE LA INDEPENDENCIA DE LA REPÚBLICA ORIENTAL DEL URUGUAY Y DE LA REPÚBLICA FEDERATIVA DEL BRASIL

CENTRO DE MAQUINISTAS NAVALES

Versión taquigráfica de la reunión realizada el día 11 de agosto de 2004

(Sin corregir)

PRESIDE:	Señor Representante Walter Vener Carboni.
MIEMBRO:	Señor Representante José Bayardi.
DELEGADOS DE SECTOR:	Señores Representantes María Nelba Iriarte y Juan Domínguez.
INVITADOS:	Por el Centro de Maquinistas Navales, señores Carlos Casuriaga, Guillermo Laurido y Luis Zaldivar.

SEÑOR PRESIDENTE (Vener Carboni).- Habiendo número, está abierta la reunión.

La Comisión de Defensa Nacional da la bienvenida a la delegación del Centro de Maquinistas Navales, integrada por los señores Carlos Casuriaga, Guillermo Laurido y Luis Zaldivar.

SEÑOR LAURIDO.- Soy el Secretario del Centro de Maquinistas Navales.

La solicitud de audiencia que cursamos el mes anterior surgió a raíz de un grave accidente, del naufragio de un buque de bandera hondureña en aguas jurisdiccionales argentinas, y aún está desaparecido el Prosecretario del Centro de Maquinistas Navales, señor Miguel Basile.

En esos días, asistimos a la Comisión de Defensa Nacional del Senado, a raíz de problemas de embarques cuestionados por el sindicato de los patrones de pesca. Fuimos invitados, porque esto nos incumbe; toda la actividad pesquera o de transporte marítimo incumbe a más de un sindicato. Coincidentemente, cuando ocurrió el accidente -el 9 de julio- se nos otorgó la audiencia en el Senado. En aquel momento, hicimos una exposición. El Presidente de la Comisión consideró muy importante el tema y nos consiguió una audiencia -solo para el Centro de Maquinistas Navales- para el lunes 19 de julio.

Creímos importante venir a la Comisión de Defensa Nacional de la Cámara de Diputados, lo que nunca habíamos hecho. Durante estos tres años hemos asistido asiduamente a la Comisión de Defensa Nacional y de Educación y Cultura del Senado, pero nunca a esta.

Nuestra preocupación, más allá del tema afectivo por nuestro compañero, radica en la implicancia que tiene la Dirección de Marina Mercante de la Prefectura Nacional Naval, institución militar en la vida gremial y profesional de los maquinistas navales y de todos los marinos mercantes. Creemos que somos de los pocos trabajadores civiles, con una profesión y una actividad comercial, regidos y laudados -en algún momento hasta nuestra educación marítima- por una institución militar. Inclusive, en estos días tenemos casos de tribunales de falta integrados por oficiales en actividad de la Armada, de rango superior, que están juzgando la conducta de un tripulante civil como nosotros; esto, casualmente, se ha dado desde el viernes en la Prefectura de Colonia.

Si bien estas cosas existen desde siempre -por lo menos desde el año 1932, cuando la Prefectura Nacional Naval se encargó de la actividad de la marina mercante-, no quiere decir que estemos de acuerdo. El mes pasado, nuestro sindicato cumplió noventa y nueve años y siempre ha abogado por que estas situaciones cambien en algún momento. No tenemos nada contra la profesión de los marinos militares, que es muy digna, pero muy específica. Creemos que no tiene que ver con la actividad comercial o de nuestra profesión, ni aun cuando desde 1962 los militares empezaron a navegar buques comerciales. A partir del año 1962 se creó el primer buque petrolero que tuvo la Armada -esto se votó en Japón-, conocido con el nombre "Oribe". A partir de allí, se instauró en Uruguay la creencia de que los únicos capacitados técnica y profesionalmente para el transporte de crudo eran los militares, cuando este país tuvo buques y ANCAP tuvo petroleros desde siempre o, por lo menos, desde la Segunda Guerra Mundial: me refiero a los viejos D2. De allí en más, ANCAP tuvo buques para transportar refinado a través del Río Uruguay. Hoy, mantiene un único buque que se llama "ANCAP 9º".

Esas condiciones se siguen dando en la actualidad, en momentos en que los marinos mercantes tenemos un gran problema. No existe la marina mercante nacional; no existen buques de Pabellón Nacional de la marina mercante o del transporte marítimo a nivel internacional. Nuestra Marina Mercante se reduce a tres pequeños tanqueros -uno de ellos de ANCAP y dos privados- y a un pequeño buque de cabotaje que realiza viajes entre el Río Paraná y Montevideo o habitualmente a Buenos Aires. A eso se reduce la Marina Mercante nacional. Sin embargo, seguimos sin trabajo y tenemos que ir a navegar al extranjero a suplir la deficiencia de esa fuente de trabajo. Nosotros decimos que la Prefectura Nacional Naval legisla porque, a partir del año 1998 y sucesivamente, emite circulares marítimas -que dejaré en poder de la Comisión-, órdenes internas. Una de ellas de 1998 habla de la preocupación para dinamizar el embarque de los extranjeros en buques pesqueros de bandera nacional. O sea que la preocupación de la Armada es dinamizar el trabajo de los extranjeros y dinamizar el desempleo de los uruguayos.

Es así que los buques de bandera nacional -pesqueros que pescan en aguas internacionales que quedan presos en Australia, en Sudáfrica o donde sea- son comandados por un patrón o capitán uruguayo y un jefe de máquinas uruguayo que está pura y exclusivamente para firmar la documentación. Quien tiene el mando supremo de esos buques son los españoles que están a bordo, los canadienses, los noruegos, los rusos o los chilenos. A nosotros los uruguayos, en un lugar donde hay tres o cuatro maquinistas, se nos reduce a uno. La Prefectura Nacional Naval dinamizó el embarque de los extranjeros y cómo quedamos en tierra nosotros. Tengo otra circular. A partir del año 2000 la Prefectura Nacional Naval, a través de la Dirección de Marina Mercante implementó otra circular en la que explica a los armadores e, inclusive, dice "a solicitud de los empresarios", cómo dejar sin trabajo a un maquinista naval. Allí se dice a los pesqueros que desarrollan su actividad en el Río de la Plata o en nuestro frente marítimo cómo reducir la tripulación de dos a uno solo. Esto lo hicieron en el 2000 y dijeron que era solo para buques de media altura o que comprendieran una eslora, o un largo, de 12 a 24 metros. Si esos buques ponían una cámara de televisión, una alarma y presentaban un proyecto, la Prefectura lo aprobaba y, entonces, ese barco en vez de salir a pescar durante ocho o diez días con dos maquinistas lo hacía con uno solo. Pero en el 2002 cambió el Director de Marina Mercante y los militares designaron a otro Capitán de Navío que dijo: "¿Por qué debemos limitarnos a los buques de media altura o a los que tienen hasta 24 metros? Mejor lo hacemos extensivo a cualquier tamaño de buque y para cualquier clase de pesca, no solo la de media altura". Entonces, se eliminó lo de la media altura, la limitante de los metros y, a partir del 2002, se puede bajar maquinistas de cualquier buque -inclusive de los que tienen dos o tres-, pero siempre siguiendo las directrices que determina la Prefectura Nacional Naval.

La semana pasada, en oportunidad de asistir a la Comisión de Defensa Nacional del Senado -no pude traer hoy la versión taquigráfica de dicha sesión- el Ministro con sus asesores, entre ellos el Contraalmirante, el Prefecto Nacional Naval y el Director de Marina Mercante, respondió por qué no se cumple lo que determina el convenio internacional de nuestra formación y titulación de los maquinistas navales y de todos los marinos mercantes en cuanto a que la autoridad marítima -existe una normativa- debe inspeccionar un buque extranjero que llega a puerto. Nosotros tenemos serias sospechas de que no se haya inspeccionado este buque hondureño donde desapareció nuestro compañero. Se trata de un buque que era como de la casa, porque venía cada quince o veinte días al puerto de Montevideo. No era un buque extraño y desde 1998 habitualmente tomaba uruguayos; el día de la tragedia solo había dos pero en otras ocasiones llegó a tener más, inclusive, no solo al jefe de máquina sino también al segundo maquinista. Entonces, por qué si la autoridad marítima tiene la potestad de inspeccionar, por lo menos en cuanto a la titulación del buque, nunca lo hizo, ni a ese ni a otros buques extranjeros.

La semana anterior hemos mantenido una reunión con el Prefecto Nacional Naval. Con ellos tenemos una excelente relación e, inclusive, reuniones habituales de trabajo, por temas que nos competen y nos preocupan a ambos como, por ejemplo, lo relativo a seguridad. Nos seguimos preguntando por qué no se hizo la inspección y cuáles son las inspecciones que ellos hacen. Nos dicen que nunca las han hecho porque confían en la inspección que se les hace en la región. Si bien el buque de Honduras tenía bandera de conveniencia, los armadores eran argentinos. La semana pasada el Presidente Kirchner con un nuevo decreto estableció que los buques extranjeros que tenían tratamiento argentino, debían volver a la bandera argentina. Estos buques por muchos años, desde 1991, enarbolaban pabellón extranjero, pero tenían tratamiento argentino. Entonces, en Montevideo se consideraba que no era necesario que esos buques fueran inspeccionados porque ya habían sido inspeccionados en Buenos Aires o en Brasil. Esta es la pregunta que nos hicimos: ¿por qué no se hace, o por qué no se hace con otros buques que vienen habitualmente?

Hay otro tema por el que tenemos preocupación. El año pasado, en enero, el Presidente Batlle firmó un decreto reglamentario que fue impugnado no solo por los gremios marítimos sino también por la UTU porque violó la propia integridad de la ley de educación y, hasta ahora, no hay respuesta por parte del Poder Ejecutivo en cuanto a un nuevo decreto que sustituya al anterior.

Por otra parte, vamos a dejar en la Comisión un listado de los precios que cobra la Escuela Naval por impartir ciertos cursos que necesitamos realizar para navegar no solo en el Uruguay sino también en el extranjero. Como no tenemos trabajo acá, para navegar en el extranjero debemos hacer unos cursos, obligados por la Organización Marítima Internacional y el Estado uruguayo -que es parte de dicha organización. Resulta que el costo de estos cursos es en dólares. Sabemos que los precios han bajado -estos tienen algo más de un año-, pero todavía la Escuela Nacional Naval no los ha proporcionado. Reitero que para poder trabajar, debemos hacer esos cursos.

Hay personal desempleado y hay cursos que tienen un costo de US$ 250, que es para las finanzas de la Armada o del Ministerio de Defensa Nacional. Algunos cursos se imparten en la Escuela Técnica Marítima que pertenece a UTU y los paga la JUNAE, después de una ardua gestión. Hace poco tiempo, la JUNAE rechazó la posibilidad de realizar un curso a treinta maquinistas desempleados por no tener fondos. Con ello, estos maquinistas podrían acceder a puestos de trabajo en buques petroleros, pero para ello se requiere hacer un curso mínimo que se llama "Familiarización con buque tanque". La JUNAE nos denegó la realización del curso que le solicitamos para treinta maquinistas porque no tiene finanzas. Si no lo paga la JUNAE, debemos pagarlo de nuestro propio bolsillo a la Escuela Naval. Es claro que la gente que no tiene trabajo no va a poder pagar US$ 80 ni US$ 90 del costo de esos cursos.

Así podríamos seguir enumerando cantidad de dificultades a las que nos vemos enfrentados todos los días y semanas, que entorpecen nuestro accionar, nuestra vinculación, nuestra dependencia del Ministerio de Defensa Nacional a través de la Prefectura Nacional Naval.

SEÑOR DOMÍNGUEZ.- Lamentablemente, debemos apurarnos porque a la hora 14 y 30 comenzará la sesión de la Cámara.

Yo participé de la reunión del Senado en la que estuvo el Centro de Maquinistas Navales; precisamente en aquel momento se había producido la desaparición de vuestro compañero. ¿Qué ha pasado desde entonces?

Lo pregunto porque sería importante que supiéramos qué trámite ha tenido esto, teniendo en cuenta los resultados negativos que se han obtenido.

Por otra parte, estamos algo familiarizados con los complejos problemas que enfrenta el Centro de Maquinistas Navales. Habría que elaborar un programa que permitiera dar satisfacción a las necesidades del Centro, porque si bien es cierto que hay cuestiones que pueden ser diferentes de como las ven ustedes, es evidente que no está claro el funcionamiento de la Prefectura en muchas actividades.

Además, me gustaría que profundizaran un poco en el tema de los cursos, porque no me quedó muy claro.

SEÑOR ZALDIVAR.- Soy integrante de la Comisión Directiva del Centro de Maquinistas Navales.

Con respecto a la situación del compañero desaparecido, Miguel Basile, puedo informar que en este momento estamos en la misma situación que teníamos el 9 de julio; nuestro compañero sigue desaparecido pero se han agravado algunas situaciones de índole personal. Averiguamos que esta compañía acostumbra a contratar personal argentino y maquinistas navales uruguayos, que navegamos sin ningún tipo de cobertura de seguridad social. Personalmente, tuve la suerte de trabajar para esa firma en 1999, cuando en un viaje de cuatro meses y medio fuimos a buscar un barco a Japón para traerlo a Buenos Aires. La familia de nuestro compañero en este momento se encuentra totalmente desamparada pues los seguros del barco cubren solo a los tripulantes argentinos, de los que hay cinco desaparecidos y dos fallecidos. Reitero: el personal uruguayo no está cubierto.

Lamentablemente, esto termina siendo apenas una anécdota, porque todo comenzó por la falta de situaciones favorables para que embarcaran maquinistas navales en el Uruguay. ¿Por qué? Como establece una de las circulares marítimas de la Prefectura, se ha dinamizado el embarque de los extranjeros, pero se ha hecho de modo tal que con la sola presentación por la vía de un fax de un formulario con los datos mínimos de cualquier tripulante, quedan autorizados para embarcar en bandera uruguaya. Tenemos cientos de ejemplos al respecto.

Yo tengo la suerte de trabajar desde hace más de seis años en el extranjero, y les puedo asegurar que cargo con una carpeta de entre veinticinco y treinta documentos para poder embarcar en el extranjero. Estos documentos son examinados por las autoridades marítimas de cada país al que voy a trabajar -Reino Unido, Islas Caimán, Panamá, Liberia, etcétera- un mes antes de que yo llegue a bordo; las autoridades pertinentes reciben copias y respuestas de la Prefectura Nacional Naval para avalar que los documentos estén autenticados y tengan validez. Para embarcar en el extranjero, entre quince y veinte días antes necesito empezar a "mover" mis documentos. Esto es lo que sucede con un marino uruguayo que va a navegar en el extranjero, y agrego que lo hace en las peores condiciones, en las que fue Basile: en los peores barcos, en los que no tienen mantenimiento, aquellos que los tripulantes argentinos no quieren tripular, aquellos en los que la bandera hondureña autoriza que embarque cualquier tripulante y de cualquier manera. Pero aclaro que cuando se trata del departamento de máquinas o del departamento de cubierta se examinan exhaustivamente cada uno de los documentos.

Quiero remarcar que esta situación que se generó al dinamizar el embarque de los extranjeros en las banderas uruguayas nos ocasionó la pérdida de un compañero y también que otros compañeros se fueran a trabajar en las peores condiciones de la Marina Mercante Nacional. Yo tengo la suerte de estar en este momento en una buena compañía, pero les puedo decir que, al día de hoy, el peor de los barcos de bandera uruguaya está en mejores condiciones que los que nosotros vamos a ocupar. El 12% de quienes trabajamos en el extranjero estamos en buenas condiciones, pero el 88% restante trabaja en las peores condiciones. Cualquier maquinista naval uruguayo al que se le ofrezca un contrato en el extranjero para trabajar once meses en las peores condiciones, lo cambia por un contrato para trabajar en un barco de bandera nacional. Pero, como ha ocurrido en los pesqueros clase D -que son los autorizados a pescar en aguas internacionales-, esos puestos que nuestro compañero podría haber ocupado, están en manos de peruanos, chilenos, croatas, rusos y españoles, que trabajan en mejores condiciones que nosotros, porque tienen mejores salarios y mejor cobertura de seguridad social. Creo que si en este momento tuviéramos la posibilidad de ocupar esos puestos de trabajo hasta generaríamos un vacío en la bolsa de trabajo del gremio. Pero esto no se puede hacer porque se ha dinamizado el embarque de extranjeros en barcos de bandera uruguaya.

SEÑOR BAYARDI.- Quiero aclarar que esta reunión fue fijada antes de que se decidiera la interpelación al señor Ministro de Salud Pública; lo digo porque esta conversación da para mucho más.

Quiero separar las cuestiones de largo plazo de las de corto plazo o, por lo menos, de aquellas que exigirían más intercambio de información sobre el marco normativo.

Obviamente, hay cosas que me parecen disparatadas, como la conformación de tribunales militares por faltas de civiles; es algo que no me entra en la cabeza. De todos modos, no es responsabilidad de la Prefectura; en todo caso, lo es de las autoridades políticas del Ministerio de Defensa. En algún momento, habría que conocer la opinión del Ministerio al respecto porque, de acuerdo con el marco normativo vigente, la Prefectura no tiene autonomía para actuar sin el control del Ministerio.

(Interrupción del señor Presidente)

De todas maneras, la responsabilidad termina siendo política y del Ministerio.

Ustedes plantearon una serie de cuestiones que ameritan que recabemos más información y que tengamos otra oportunidad para seguir hablando.

SEÑOR PRESIDENTE.- Podríamos volver a reunirnos el próximo miércoles, a la hora 14.

SEÑOR BAYARDI.- En ese caso, la documentación que puedan aportarnos será bienvenida.

SEÑOR PRESIDENTE.- Ya quedan en poder de la Comisión los cuatro documentos que manejaron, que serán oportunamente distribuidos por la Secretaría; la versión taquigráfica que mencionaron podemos conseguirla luego.

SEÑOR BAYARDI.- Posteriormente, podríamos hablar sobre este tema con el Ministerio de Defensa Nacional y también con la Prefectura.

SEÑOR PRESIDENTE.- Teniendo en cuenta la hora, creo que lo más conveniente será que también la delegación de CAMBADU nos visite la próxima sesión.

Se levanta la reunión.